

ANAIS DO
VII SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES
UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA

Organizado pelo Prof. *Eurípedes Simões de Paula*

A CIDADE E A HISTÓRIA

VOLUME I

LV
Coleção da *Revista de História*
Sob a direção do Professor
Eurípedes Simões de Paula



SÃO PAULO — BRASIL
1974

A CIDADE DO RECIFE (1889-1930): O CRESCIMENTO URBANO, O COMÉRCIO E A INDÚSTRIA (*).

GADIEL PERRUCCI

da Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Pernambuco.

1. — INTRODUÇÃO.

No Nordeste, a Primeira República pode ser considerada globalmente como um período de transição caracterizado pela substituição progressiva dos engenhos de açúcar pelas usinas. Em outros termos, constata-se na história do Nordeste desse período a decadência e o desaparecimento progressivo da antiga aristocracia da cana de açúcar e o nascimento de uma nova camada empresarial ligada ao desenvolvimento do capital financeiro. Isto significa a retomada do progresso das grandes cidades, como Recife, o que representa neste caso preciso, um verdadeiro renascimento econômico.

Com efeito, no tempo dos holandeses, o Recife já era uma cidade de população cosmopolita e instável dedicada especificamente às atividades urbanas; isso anunciava, embora prematuramente, a clássica divisão entre o engenho e a cidade, entre o senhor rural e o mascate. Este fenômeno urbano constitui, segundo Buarque de Holanda, um fato completamente novo no Brasil do século XVII (1).

Nos fins do Segundo Reinado e nos começos da República aparecem na região os engenhos centrais e as usinas que transtornam toda a situação da economia açucareira, base material da vida regional. Para se ter uma idéia do fato, aliás, basta um estudo sumário do cres-

(*) — Comunicação apresentada na 3ª sessão de estudos, Equipe B, no dia 4 de setembro de 1973 (*Nota da Redação*).

(1). — HOLANDA (Sérgio Buarque de), *Raízes do Brasil*, Rio de Janeiro, 2ª ed. Livraria José Olympio Editora, 1948, p. 71.

Cf. também: MELLO (J. A. Gonsalves), *Tempo dos Flamengos*, Rio de Janeiro, Livraria José Olympio Editora, 1947 — pp. 35 e sq.

cimento demográfico do Recife, do aumento dos seus equipamentos urbanos e do estabelecimento de novas relações sociais, políticas e econômicas nascidas da nova conjuntura. Em consequência, Recife torna-se o centro da nova burguesia urbana que impulsiona quase todas as modificações regionais.

Entretanto, não obstante essas transformações, não se pode falar de uma modificação verdadeira das estruturas da economia regional. Aparentemente, somente o controle do mecanismo da produção foi modificado, isto é, a classe dos grandes senhores rurais é progressivamente absorvida pelo capitalismo urbano. A monocultura do açúcar para a exportação permanece intacta; é sua modernização e seu controle pela cidade que representa uma nova situação.

* *

*

2. — O CRESCIMENTO URBANO.

2.1. — *O espaço urbano.*

O progresso econômico do Recife implica na modernização da cidade e sobretudo nos melhoramentos dos seus equipamentos urbanos, principalmente do porto.

Durante a Primeira República, Recife está ainda dividido em três bairros principais: o de Recife, ou da Lingueta, formado pela ilha onde está situado o porto; o de Santo Antônio, constituído por outra ilha situado entre a Lingueta e a terra firme; o da Boa Vista sobre a terra firme, constituindo-se o bairro residencial. Esses três bairros estão interligados por quatro pontes principais.

O bairro do Recife é o mais antigo e de mais precária concepção urbanística, constituindo-se o núcleo primitivo da cidade; o traçado das ruas e a arquitetura de alguns imóveis são testemunhas da passagem dos holandeses no século XVII. As ruas sujas, tortuosas, estreitas, mal orientadas em relação aos ventos dominantes são laçadas de velhas casas de dois a quatro pavimentos. Nesse bairro, desenvolvem-se as atividades do comércio exportador e importador; os negócios são ali tratados desordenadamente e os negociantes reunidos no canto de uma rua, diante de um bar, discutem descontraidamente (2).

(2). — WALLE (Paul), *Au Brésil: Etat de Pernambouc*, Paris, Librairie Orientale et Américaine, E. Guilmoto, éditeur, 1912 — pp. 13 e 14.

Aos poucos, o centro comercial desloca-se para o bairro de Santo Antônio, sede do comércio a varejo, cuja importância começa a crescer com o aumento do consumo. Nesse bairro, as ruas são mais largas, mais arejadas, tendo as casas sido melhor construídas e preparadas; na época, o bairro também conserva numerosos vestígios da antiga arquitetura holandesa com casas de três e quatro pavimentos (3).

Boa Vista marca o limite entre os bairros comerciais e os subúrbios onde a vida urbana não está ainda bem estruturada e onde subsistem espaços ocupados pelos mangues e por sítios cujas características são mais rurais que urbanas.

Durante as primeiras décadas do século XX, Recife conhece uma transformação urbanística, cujo detalhe mais significativo será a reconstrução do porto, a partir de 1909. Os mais importantes trabalhos são efetuados em torno dos bairros comerciais, sobretudo no do Recife. O engenheiro francês *Huguiet* dirige os trabalhos que compreendem a reconstrução quase total da zona portuária, a pavimentação das ruas principais e o melhoramento dos esgotos. A transformação e o saneamento da cidade e de seus bairros, na verdade, não passam de complementos do plano de reconstrução do porto para torná-lo mais acessível ao comércio nacional e estrangeiro (4).

*

2.2. — O porto.

A construção de um grande porto em Pernambuco faz parte da política de grandes trabalhos públicos em nível federal durante a

(3). — FERNANDES (Anibal), *Estudos Pernambucanos*, Recife, 1956, p. 11.

(4). — Apresentamos aqui, sumariamente, a cronologia da instalação de alguns equipamentos modernos em Recife:

1846 — abastecimento de água canalizada; 1858 — inauguração do trecho Recife-Cabo da estrada de ferro Recife-São Francisco; 1870 — inauguração da estrada de ferro Recife-Olinda-Beberibe; 1871 — início dos serviços de bondes de tração animal, instalados pela *Pernambuco Street Railway Company*; 1873 — serviço telegráfico; 1874 — serviço telegráfico submarino, em ligação com a Europa; 1881 — serviço telefônico manual; 1885 — inauguração do trecho Recife-Moreno da "Estrada de Ferro Central de Pernambuco"; 1905 — inícios da reforma urbana; 1909 — inícios das obras do porto; 1914 — inauguração do serviço de bondes elétricos; 1915 — nova rede de esgotos; 1924 — inauguração do novo porto; 1925 — inauguração do tráfego aéreo entre Recife-Rio-Buenos Aires; 1927 — serviço telefônico automático.

(Cf. MELO (Mário), "Síntese cronológica de Pernambuco", in *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico de Pernambuco*, vol. XXXVIII, ano de 1943, Recife — *passim*.)

primeira década do século XX. Nessa época, o porto do Recife já é secundário: êle ocupa o nono lugar entre os portos brasileiros, depois de Santos, Rio de Janeiro, Salvador, Rio Grande do Sul, Espírito Santo, Paraná, Amazonas e Pará.

Em 1879, um observador diplomático assim descreve o porto:

“Il est à regretter que le port actuel ne donne, dans ses passes, que des hauteurs d'eaux insuffisantes qui obligent les vapeurs des grandes lignes anglaises et françaises à se maintenir ancrés sur la rade extérieure” (5).

O porto abriga, em perfeita segurança, 300 a 400 embarcações de uma tara de 1.000 a 1.200 toneladas. Entretanto, como o espaço entre os arrecifes e o cais é pequeno, somente os navios, cujo calado não excede 6 metros e o comprimento não ultrapassa 85 metros podem facilmente atravessar os passos do porto. As outras embarcações ancoram a uma distância de um a dois quilômetros, o que evidentemente torna mais difíceis as operações de carga e descarga.

A modernização dos meios de transporte marítimo, com o abandono dos veleiros e com o aparecimento dos vapores de grande tamanho e de maior capacidade, faz necessário a reconstrução do porto, sentida, aliás, há bastante tempo (6).

O processo de reconstrução inicia-se oficialmente em 23 de dezembro de 1907 quando o Ministro da Indústria, das Vias de Comunicação e dos Trabalhos Públicos publica os editais de concorrência para as obras (7).

O custo dos trabalhos é inicialmente estimado em 40 mil contos de réis, ou seja, perto de 50 milhões de francos franceses antigos. A luta dos capitais estrangeiros em torno da construção do porto começa antes mesmo que as propostas sejam recebidas e julgadas. Assim, o Ministro das Finanças da França decide fechar o mercado

(5). — *Archives du Ministère des Affaires Etrangères (Paris) — Correspondance Commerciale et Politique — Pernambouc, vol. 9 — Rapport du 5-11-1879*. A partir de agora, indicaremos a documentação desse arquivo com a sigla *AMAE-CC*.

(6). Em 1876, o engenheiro francês FOURNIE, do “Département des Ponts et Chaussées da França, em missão no Brasil, apresentou um projeto de melhoramentos para o porto de Recife. O projeto foi aprovado, mas depois foi abandonado por falta de financiamento (Cf. *AMAE-CC, PERNAMBOUC, vol. 9, Rapport du 5-11-1879*).

(7). — As obras do porto foram definidas pelo Decreto Federal de nº 6.738 de 14-11-1907, publicado no *Diário Oficial da União* de 23-12-1907.

financeiro de Paris para pressionar o governo brasileiro. Numa carta de 20 de fevereiro de 1908, o Ministro francês do Exterior escreve sobre o assunto a seu colega das Finanças:

“Il est revenu à mon Département que vous aviez décidé de fermer le marché en banque parisienne aux titres de l'emprunt de 3 millions de livres de l'Etat de São Paulo, pris par la Banque Rothschild de Londres, jusqu'à ce que les sociétés françaises qui s'intéressent à l'affaire du Port du Pernambouc aient obtenu l'adjudication de cette entreprise. Je ne puis que m'associer à cette résolution” (8).

Ao mesmo tempo, as pressões diplomáticas diretas sobre o governo brasileiro são mais intensas. Por um despacho de 24 de março de 1908, o embaixador da França no Brasil informa ao seu governo que fez todos os esforços junto do governo federal para que os proponentes franceses sejam favorecidos (9). Todavia, a concorrência é bastante acirrada, especialmente entre ingleses e franceses.

Finalmente o governo brasileiro recebe quatro propostas:

1). — o empresário inglês *Walker*, construtor do porto do Rio, apresenta um projeto muito caro, sendo eliminado desde logo da concorrência;

2). — o grupo *Pearson* (associação de bancos americanos), construtor do porto de Belem, propõe-se a realizar as obras por £2.141.935;

3). — o grupo *Hersent*, construtor do porto argentino de Rosário (representando os interesses da *Union Parisienne*, do Banco de Paris e dos Países-Baixos, do Banco Bénard e Yarislowsky & Cie.), apresenta um projeto que se eleva a £ 2.187.500;

4). — *E. Bartissol*, deputado francês do Departamento dos Pirineus Orientais, empresário que construiu os portos do Porto e de Salônica, propõe um orçamento de £ 2.097.702.

As condições de *Bartissol* são, de todas, as mais interessantes. Ele se obriga a executar os trabalhos contra o pagamento seja de 31.964.647.000 Réis (50.280.000 FF) em moeda corrente, seja de 33.562.879.000 Réis (52.800.000 FF) em títulos ao par, seja

(8). — AMAE — CC — NOUVELLE SERIE, vol. 79 *Lettre du* 20-2-1908.

(9). — AMAE — CC — NOUVELLE SERIE, vol. 79. *Télégramme du* 28-2-1908.

de 36.759.344.050 Réis (57.800.000 FF), se as operações financeiras correrem por conta dos contratantes (10).

No Rio de Janeiro, enquanto a concorrência está sendo julgada, uma campanha de imprensa comandada pelo grupo *Hersent* explode contra *Bartissol* que se dirige primeiramente ao presidente do Conselho de Ministros da França, *Clémenceau*, para obter um apôio oficial (11). É curioso notar que o grupo do Banco de Paris e dos Países-Baixos financia uma campanha de imprensa em favor de um grupo não francês, o grupo *Pearson* que, na concorrência, alcançou a segunda posição. Essas manobras — desleais e anti-patrióticas, segundo *Bartissol* — fracassam, apesar da intensidade do conflito que rapidamente degenera em insultos recíprocos (12). Belo exemplo, ao que parece, da luta interna que se trava no meio financeiro internacional!

Em julho de 1908, o governo brasileiro aceita oficialmente a proposta de *Bartissol*, então associado ao deputado brasileiro Demétrio Nunes, antigo Ministro dos Trabalhos Públicos. O orçamento aceito monta a 53.499.412.000 Réis, saldáveis em títulos da dívida pública ao par e com um juro de 5% ao ano. O Banco Francês para o Comércio e a Indústria, encarregado da operação, deve emitir 85.000 títulos de 500 FF, com um interesse de 12,50 FF por semestre (13).

O contrato é assinado no Rio, em 4 de agosto de 1908, mas somente em 2 de fevereiro de 1909 é constituída a *Société de Construction du Port du Pernambouc* com um capital de 5 milhões de Francos franceses. A sociedade é formada pelo Banco Francês, pelo *Crédit Mobilier*, pela *Société Française Industrielle d'Extrême-Orient*, pela *Compagnie Dyle et Bacalan*, com participação de um milhão de Francos franceses respectivamente e, finalmente, por *E. Bartissol* e *D. Ribeiro* cuja participação respectiva é de 500.000 Francos franceses (14).

(10). — *AMAE — CC — NOUVELLE SERIE*, vol. 79. *Rapport du* 14-4-1908.

(11). — *AMAE — CC — NOUVELLE SERIE*, vol. 79. *Lettre du* 22-4-1908.

(12). — *AMAE — CC — NOUVELLE SERIE*, vol. 79. *Télégramme du* 13.5.1908.

(13). — In *Diário Oficial da União* de 4-6-1908.

(14). — *AMAE — CC — NOUVELLE SERIE*, vol. 60. *Note du* 2-2-1909.

“déloyales et anti-patriotiques”

Entretanto, as críticas feitas ao grupo *Bartissol* — ou não — na verdade, são fundamentadas. Os capitais são insuficientes, não obstante a intensa movimentação de *D. Nunes* para modificar o contrato em benefício da *Société du Port de Pernambuco*. Embora o contrato de construção tenha sido assinado em agosto de 1908, os trabalhos não tinham ainda começado no final do ano seguinte, quando então o grupo encarregado da construção do porto permite, por meio de certos arranjos, que a *Société de Construction des Batignolles* se torne mandatária da *Société du Port* (15).

Em 1910, o pessoal da *Société des Batignolles* começa efetivamente os trabalhos; mas, para que isso ocorresse foi necessário que o Governo brasileiro consentisse em modificar substancialmente o contrato inicial, duplicando o valor do orçamento primitivo. No novo contrato, são previstas novas obras, algumas sem nenhuma relação com o porto, como a construção de uma ponte sobre o Capibaribe, por exemplo. A soma dos trabalhos passa, então, dos 50 milhões de Francos inicialmente previstos para 104 milhões de Francos, em 1911 (16).

Infelizmente, o caso não termina com esse episódio. A partir de 1914, o Brasil vive uma aguda crise financeira e os trabalhos não são pagos; a *Société des Batignolles* paralisa as obras quando a dívida do Governo brasileiro atinge os 20 milhões de Francos (17). Somente em 1924 a construção será, enfim, terminada pela firma holandesa *W. J. Kalis Wzn & Co's Baggermaatschappij* (18).

A importância desses trabalhos para a cidade do Recife, além dos efeitos sofridos pelo comércio exportador e importador e da modernização do bairro portuário, deve ser medida também em função do mercado da construção civil e principalmente do mercado da mão-de-obra, desde que a *Société du Port* emprega mais de três mil operários, o que representa uma despesa mensal de mais ou menos um milhão de Francos, numa época em que todas as indústrias de Pernambuco reunidas não ultrapassavam o número de vinte mil operários.

(15). — *AMAE — CC — NOUVELLE SERIE*, vol. 60. *Annexe* nº 1 à la *Dépêche politique* du 3-7-1911.

(16). — *Ibidem*.

(17). — *AMAE — CC — NOUVELLE SERIE*, vol. 61 *Rapport du* 18-7-1916.

(18). — PINTO (Estevam), *A Associação Comercial de Pernambuco — Recife*, Oficinas gráficas do Jornal do Commercio, 1940 — p. 87.

* * *

*

3. — ASPECTOS DEMOGRÁFICOS.

3.1. — *O crescimento demográfico.*

Sem dúvida, o fato mais evidente na repartição da população de Pernambuco é constituído pelos desequilíbrios inter-regionais. Assim, o sertão, ocupando 70% do território pernambucano, a grupa apenas 15% de sua população, enquanto que a mata, a menor sub-região do Estado, abriga mais de 50% do total. Entre esses dois extremos, situa-se o agreste, onde a relação habitante/superfície parece melhor equilibrada. Em 1920, a densidade demográfica da mata era de 126,6 hbs/km², a do sertão 6,7 hbs/km² enquanto a do agreste era de 51 hbs/km² (19). As razões desse desequilíbrio são ao mesmo tempo geográficas e econômicas, sobressaindo-se largamente as primeiras (20).

Alem disso, a relação entre a população urbana e a rural evoluiu em benefício das cidades, em consequência, aparentemente, das dificuldades cada vez maiores da agricultura do Estado. Infelizmente, não temos dados anteriores a 1940 sobre esse problema, mas o crescimento rápido de Recife, a partir de 1900, demonstra que a população do interior de Pernambuco conhece uma modificação profunda do ponto de vista da repartição geográfica; de um lado, o povoamento rural se enraquece em benefício das cidades dos municípios; de outro lado, todo o interior constitui, em graus diversos, uma vasta zona de partida para as migrações para o Recife.

A população de Pernambuco aumenta menos rapidamente do que a do conjunto brasileiro. Os excedentes demográficos são fracos, quase inteiramente devidos ao crescimento natural, sendo a imigração estrangeira quase nula. A partir de 1940, contudo, o crescimento da população pernambucana se acelera, embora o lugar que ela ocupa na população total brasileira continui decrescendo.

O quadro demográfico que se segue compara os resultados dos censos oficiais brasileiros, tomando-se os totais da população do Brasil e de Pernambuco e a relação da população deste Estado sobre a do Brasil.

(19). — MELO (Mário Lacerda de), *Pernambuco: traços de sua geografia humana* — Recife, Oficinas gráficas do Jornal do Commercio, 1940 — p. 39.

(20). — PERRUCCI (Gadiel), *Le Pernambouc (1889-1930): Contribution à l'Histoire Quantitative du Brésil* — Tese de Doutorado, (texto datilografado), Université de Paris X, 1972, pp. 18 e sq.

POPULAÇÃO DO BRASIL E DE PERNAMBUCO (1872=100 (21)).

Anos	Brasil (B)	Índice (B)	Pernambuco (P)	Índice (P)	%P/B
1872	9.930.478	100	841.539	100	8,47
1890	14.333.915	142	1.030.224	122	7,18
1900	17.438.474	171	1.178.150	140	6,77
1920	30.633.605	303	2.154.835	256	7,04
1940	41.236.315	408	2.688.240	319	6,52

Por outro lado, a cidade do Recife apresenta um quadro demográfico mais complexo do que o do Estado (22). Enquanto que a população de Pernambuco aumenta de maneira regular, embora lenta, a do Recife diminui durante vários anos tanto em valor absoluto como em valor relativo; ela somente retoma seu ritmo de crescimento depois de 1900, para acelera-lo nitidamente durante a década de 1940.

POPULAÇÃO DE PERNAMBUCO E DO RECIFE (1872=100) (23).

Anos	Pernambuco (P)	Índice (P)	Recife (R)	Índice (R)	%R/P
1872	841.539	100	116.671	100	13,86
1890	1.030.224	122	111.556	96	10,86
1900	1.178.150	140	113.106	97	9,60
1913	—	—	218.300	187	—
1920	2.154.835	256	238.843	205	11,08
1940	2.688.240	319	348.424	299	12,96

(21). — *FONTE: Brasil: séries estatísticas retrospectivas* — Rio de Janeiro, IBGE, 1970 — pp. 24 e 25.

(22). — Segundo estimativas feitas por diversos autores, a evolução da população do Recife teria sido a seguinte:

1600 — 200 (Frei Vicente do Salvador); 1630 — 4.800 (Adriano Verconck); 1708 — 8.000 (S. de Vasconcelos Galvão); 1730 — 7.000 (Rocha Pitta); 1757 — 20.000 (Loreto Couto); 1789 — 15.000 (S. de Vasconcelos Galvão); 1809 — 5.381 "famílias" (F. Solano Constâncio); 1810 — 25.000 (J.M. Figueira de Melo); 1810 — 5.441 "famílias" (Aires do Casal); 1810 — 22.350 (C. Pinto de Montenegro); 1822 — 27.296 (Soares Mariz); 1824 — 40.000 (de um almanaque); 1826 — 40.846 — (J.M. Figueira de Melo); 1837 — 46.276 (J.M. Figueira de Melo); (Cf. PINTO (Estevam), *op. cit.*, p. 11).

(23). — *FONTE: Brasil: séries estatísticas retrospectivas* — pp. 24 e 25.

Para o ano de 1913: in GONÇALVES (A. Carolino) As migrações para o Recife — II (Aspectos do crescimento urbano) — Recife, IJNPS, 1961, p. 8.

Até 1900, com efeito, a população do Recife baixa, fenômeno aliás comum a outras capitais. Belem, São Luiz, Fortaleza, Natal, João Pessoa, Niterói e Cuiabá (24).

Na verdade, o desenvolvimento da zona do café atrai uma grande massa da população das outras regiões do Brasil. Entretanto, desde essa época, a região do Recife é destino para as migrações rurais provocadas pela desorganização da economia da zona da mata, o fechamento de velhos engenhos e a instalação das primeiras usinas.

É necessário, pois, encontrar outras explicações para a baixa da população da capital pernambucana. Nem os escritos da época, nem a correspondência consular, nem os autores modernos nos permitem responder a esse problema com segurança. Entretanto, estimamos que esse fenômeno relaciona-se, em primeiro lugar, com o fato de que Recife participa, como todas as regiões do Brasil, das migrações para o sudeste do café e, em seguida, com o fato de que o estado sanitário da cidade, particularmente precário nos fins do século XIX, contribui certamente para a elevação da taxa de mortalidade (25).

A cidade do Recife, já vítima de doenças endêmicas, como a tuberculose, é constantemente acometida por epidemias (26). De 1870 a 1900, contam-se aproximadamente 60 epidemias: 16 de varíola, 11 de febre amarela, 10 de beriberi, 6 de sarampo, 5 de coqueluche, 4 de influenza, 3 de malária, uma de desintéria e uma de crupe (27). Isto significa que, em 30 anos, houve, em média, quase duas epide-

(24). — PERRUCCI (Gadiel), *op. cit.*, p. 77.

(25). — A maior parte da população do Recife habitava perto ou no meio de zonas infestadas de malária. Em 1960, as condições habitacionais de grande parte da população recifense permaneciam quase as mesmas de outrora. Sobre esse assunto, Carolino GONÇALVES escreve: "Assim, praticamente 50% da área domiciliar do Recife se localiza dentro da área malarígena o que, evidentemente, constitui uma situação desfavorável às condições de saúde do Recife" [Cf. GONÇALVES (A Carolino), *op. cit.*, p. 32].

(26). — Em 1908, nenhuma epidemia foi registrada no Recife; todavia, constata-se para aquele ano uma média de 20 falecimentos diários. 797 pessoas morrem de varíola, número considerado "benigno" pelas autoridades sanitárias locais. No mesmo ano, as principais causas de falecimentos no Recife são as seguintes: tuberculose — 1.363; varíola — 797; doenças do sistema nervoso — 730; doenças do aparelho digestivo — 733; doenças do aparelho circulatório — 528; malária — 399; difteria — 310; doenças da infância (sic) — 286. (Cf. *Arquivo Público do Estado de Pernambuco — Relatório do Secretário de Saúde do Estado de Pernambuco, em 1908*).

(27). — MELO (Mário), *op. cit.*, — pp. 9 e sq.

mias por ano, algumas delas apresentando caráter muito grave como a de 1881 (28) e a de 1890 (29).

*

3.2. — *O êxodo rural.*

A partir de 1900, o crescimento demográfico do Recife é mais rápido, embora somente nos anos de 1940 a participação da população da cidade na população total do Estado chegue a ultrapassar a taxa atingida em 1872. Entretanto, desde os fins da Primeira República, Recife torna-se a terceira cidade do Brasil em número de habitantes. Deve-se esse crescimento a dois fatores: as migrações rurais e as melhores condições sanitárias da cidade.

Infelizmente, não temos dados sobre as migrações rurais anteriores ao recenseamento de 1940, mas é quase certo que os transtornos provocados pelas usinas determinaram fortes correntes migratórias para o Recife, desde os fins do século XIX. Se, no momento, é impossível quantificar esses deslocamentos, pode-se pelo menos deter-

(28). — O consul francês em Pernambuco assim descreve a epidemia de varíola de 1881: "Cette maladie cause en ce moment de grands désastres et procède depuis quelque temps par des cas presque foudroyants, des individus ont succombé dès le troisième et même le second jour après l'apparition du mal. Itamaracá, Olinda et Pernambouc (isto é, a cidade do Recife) sont les points où la maladie se montre avec le plus d'intensité".

(Cf. *AMAE — CC — PERNABOUC*, vol. 9 *Dépêche du* 20-12-1881).

(29). — Em despacho telegráfico de 2-8-1890, o consul francês em Pernambuco fala de uma epidemia de varíola em Recife. Ele estima em 4.000 os casos de "varíola negra" na cidade e uma média de 15 a 20 falecimentos diários causados pela doença.

No despacho de 10-11-1890, o consul refere-se novamente à mesma epidemia que se extinguiu pouco a pouco. Ele acrescenta que, durante os três meses decorridos do seu último despacho, isto é, entre agosto e novembro, houve mais de 3 mil vítimas, o que faz um total de pelo menos 7.000 falecimentos provocados diretamente pela epidemia. O consul assim descreve a visita que fizera ao hospital onde estavam internados os doentes:

"Je ne m'imaginai pas que les épidémies cholériques de Naples et de Palerme, où j'étais en qualité d'irfrimier volontaire, puissent être dépassées en horreur. L'épidémie de variole noire a cela de particulier, qu'elle couvre tout le corps d'une lèpre hideuse; dès qu'on entre dans une salle de malades, si aérée qu'elle soit, on est immédiatement saisi à la gorge par l'odeur fétide qui se dégage des plaies purulents et il n'est pas possible de rester longtemps dans les salles à cause du grand nombre de mouches qui couvrent les corps, aussi pendant leurs visites, les médecins se font-ils précéder et suivre des réchauds désinfectants" (*AMAE — CC — PERNAMBOUC* — vol. 10, *Dépêches du* 2-8-1890 et du 10-11-1890).

minar seu quadro geográfico a partir das pesquisas feitas recentemente pelo Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais (30).

Realizadas em 1960, essas pesquisas se apoiam sobre os dados dos recenseamentos oficiais do Brasil que, para as migrações internas, são utilizáveis apenas a partir de 1940. Entretanto, os resultados obtidos podem servir de indicadores, sabendo-se que a situação do interior do Estado não sofreu modificações estruturais durante a República. Assim, estima-se o saldo migratório da cidade do Recife a aproximadamente 302.600 habitantes, entre 1940 e 1958 (31).

Constata-se que os contingentes migratórios mais numerosos são originários da mata e do agreste; eles constituem mais de 95% do total enquanto que do sertão a participação é apenas de 5% (32).

Esse fato resulta da fraca densidade demográfica do sertão e da relativa estabilidade de sua economia, baseada principalmente na cultura do algodão e na pecuária. Por outro lado, a revolução açucareira das usinas na zona da mata e a lenta reconversão do agreste em zona de cultura de gêneros de sobrevivência levam suas respectivas populações a partir em direção do Recife. Do norte da mata, parte o maior número de migrantes, expulsos pelo empobrecimento da região em virtude da reorganização recente da produção açucareira (33).

* *

*

4. — O COMÉRCIO.

4.1. — *Características Gerais.*

Durante o século XIX, Recife é uma cidade modesta cujas únicas funções importantes são constituídas pelo porto, no embarque de açúcar, e pelo comércio importador que opera a distribuição para os outros centros regionais. Nessa época, a cidade depende inteiramente

(30). — Cf. *As Migrações para o Recife*, coleção de trabalhos editada pelo Instituto Joaquim Nabuco de Pesquisas Sociais: MELO (Mário Lacerda de), *As Migrações para o Recife I (Estudo geográfico)* — Recife, IJNPS, 1961. GONÇALVES (A. Carolino), *As Migrações para o Recife II (Aspectos do Crescimento urbano)* — Recife, IJNPS, 1961. MACIEL (Paulo), *As Migrações para o Recife III (Aspectos econômicos)* — Recife, IJNPS, 1961. CRUZ (Levy), *As Migrações para o Recife IV (Caracterização social)* — Recife, IJNPS, 1961.

(31). — GONÇALVES (A. Carolino), *op. cit.*, p. 9.

(32). — MELO (M. Lacerda de), *As Migrações para o Recife I (Estudo geográfico)* — p. 47.

(33). — PERRUCCI (Gadiel), *op. cit.*, pp. 25 e sq.

da produção de açúcar e uma crise neste setor econômico provoca a paralisia quase total das atividades urbanas. A situação pode se agravar se uma crise local coincide com uma depressão internacional; foi o caso, por exemplo em 1826, quando uma seca ocorre no Nordeste ao mesmo tempo em que a Inglaterra, principal comprador do açúcar nordestino, sofre uma depressão econômica.

A propósito dessa crise, o consul francês em Pernambuco escreve:

“La sécheresse a entraîné la sortie d'une masse énorme de numéraire qui a reflué sur les provinces d'où nous venaient les approvisionnements. En sacrifiant tout à une nécessité urgente, c'est assez dire que déjà avait disparu la possibilité de remplir les engagements contractés, car la source était tarie; le consommateur manquait au marchand, celui-ci au négociant, ce dernier à son commettant... la chaîne se trouvait rompue. Cepedant, sur ses entrefaits, éclate la crise financière de l'Angleterre; les maisons d'Europe redemandant leurs fonds à grands cris, mais les retours en denrées sont aussi impraticables que ruineux, les négociants anglais se décident à faire les remises en espèce... des sommes considérables et qu'il est difficile d'évaluer ont donc été ainsi transportées en Europe” (34).

Nos fins do Segundo Reinado, a estrutura econômico-financeira da região permanece igualmente fragil. Uma crise de produção no interior provoca quase sempre a paralisia da cidade, não obstante alguns progressos realizados. A correspondência consular pertinente à circunscrição de Pernambuco está cheia de descrições de crises sucessivas sofridas pelo comércio recifense. A má colheita de 1882, por exemplo, teve como efeito baixar o valor das importações em cerca de 6 milhões de Francos em relação ao ano precedente. Em 1883, a situação do comércio em geral permanece ainda bastante inquietante (35).

No ano seguinte, estima-se que a situação, que vinha se agravando dia a dia nos mercados consumidores de açúcar, não encoraja os importadores para novos negócios; eles seriam desastrosos, como o foram desde o começo da safra. Os estoques tendem pois a se acumular, tornando-se improdutivos nas mãos dos comissários (36). Os

(34) — *AMAE — CC — PERNAMBOUC*, vol. 3. *Rapport du 5-8-1826*.

(35). — *AMAE — CC — PERNAMBOUC*, vol. 9. *Rapport du 20-12-1883*.

(36). — *AMAE — CC — PERNAMBOUC*, vol. 9. *Rapport du 29-2-1884*.

meios de pagamento são insuficientes em Recife e até mesmo o pagamento dos salários dos funcionários públicos é feito, às vezes, através de bonus especialmente emitidos pelo governo para essa finalidade (37).

Alguns meses antes da proclamação da República, Recife sofre uma nova crise, causada principalmente pelo mau estado geral da produção e por desastrosas colheitas dos principais produtos de exportação. Essa crise é agravada ainda pela abolição da escravidão, pela baixa do câmbio e pelo aumento dos impostos (38). Em consequência, as transações comerciais e as receitas públicas sofrem sensível diminuição (39).

*

4.2. — *Os mecanismos do comércio exterior: o caso francês.*

Em mãos de portugueses, sobretudo, o comércio a varejo da cidade baseia-se quase inteiramente sobre artigos importados; é, pois, interessante estudar o mecanismo do comércio exportador e importador no Recife.

Como nossas fontes são predominantemente francesas, estudamos aqui alguns aspectos do comércio de mercadorias importadas da França, embora alguns dos mecanismos apontados sejam semelhantes para o comércio com outros países.

Em 1883, o consul francês em Pernambuco constata o contraste na região entre a decadência do comércio francês e a vitalidade inglesa e alemã. Segundo ele, os franceses vendem mercadorias muito caras e insistem demasiadamente no mercado dos produtos de luxo; basta uma má colheita para que este mercado se feche durante vários meses (40).

Como existem poucos franceses em Pernambuco (41), o comércio dos artigos vindos da França é feito ou através de firmas estrangeiras, não francesas, ou por comissários estabelecidos em Paris.

(37). — *AMAE — CC — PERNAMBOUC*, vol. 9. *Rapport du 30-8-1884*.

(38). — PINTO (Estevam), *op. cit.*, p. 22.

(39). — *AMAE — CC — PERNAMBOUC*, vol. 10. *Rapport du 26-2-1890*.

(40). — *AMAE — CC — PERNAMBOUC*, vol. 9. *Rapport du 1-1-1883*.

(41). — Em 1895, contam-se 35 cidadãos franceses estabelecidos no Recife: um fabricante de sorvetes e de bebidas gasosas, um fabricante de luvas, um fabricante de guarda chuvas, três fabricantes de aguardente, três diretores de fábricas de açúcar, quatro comerciantes, um farmacêutico, um proprietário de restaurante, quatro joalheiros, um tapeceiro, um mecânico,

"Ils reçoivent des commandes brésiliennes et souvent n'hésitent guère à les faire exécuter en Allemagne et en Angleterre, dès que ce procédé leur offre quelque avantage. Il n'est pas même rare que ces commissionnaires encouragent l'emploi de fausses marques pour dissimuler les provenances non françaises. En général, l'industriel français ne veut livrer que de la marchandise de qualité supérieure; il vend donc plus cher que son concurrent étranger, mais son débit est moindre. Le commissionnaire est alors considéré comme le bailleur de fonds de l'importateur à l'étranger. Le fabricant, payé comptant à Paris, se félicite d'avoir affaire à cet intermédiaire. Cependant ces avantages sont plutôt apparents. Le commissionnaire "charge" ses ordres de 5%. Il garde en dehors de cette commission légale, un escompte supplémentaire offert par le fabricant. Les marchandises arrivent donc, au Brésil, grevées de ces charges qui représentent une plus-value d'environ 10% sur le prix de fabrique. En outre, l'intermédiaire (en quelque sorte commanditaire) fait payer à son client un intérêt de 6% annuel jusqu'à recouvrement complet de son avance" (42).

Esse mecanismo comercial era pouco favorável ao comércio francês. Era necessário, pois, penetrar no mercado bancário e estimular o espírito competitivo do capitalismo francês. Ora, como os bancos brasileiros da época não participam do comércio exterior em virtude da ausência de filiais no estrangeiro, os privilégios da situação estão quase que inteiramente do lado dos ingleses que possuem seus próprios bancos em Pernambuco (43).

Os fabricantes ingleses, como aliás os alemães e os norte-americanos, escoam os seus produtos na região graças aos seus próprios

nove engenheiros, um biólogo, um escultor, um ebenista, um pintor-decorador, um contra-mestre.

Na época, a Câmara de Comércio de Pernambuco compõe-se de 82 brasileiros, 78 portugueses, 20 ingleses, 13 alemães, 5 suíços, 4 norte-americanos, 1 sueco, 1 norueguês, 4 franceses (3 dentre eles eliminados dos registros por falência ou partida).

Cf. *AMAE — CC — NOUVELLE SERIE*, vol. 74. *Rapport du* 10-6-195.

(42). — *AMAE — CC — NOUVELLE SERIE* — vol. 74. *Rapport du* 9-6-1895.

(43). — Em 1885, há somente dois bancos em Recife e todos os dois são ingleses: *London and River Plate Bank Ltd*, com um capital de £ 1.500.000 e *London and Brazilian Bank Ltd*, com um capital de £ 1.500.000 (Cf. *AMAE — CC — PERNAMBOUC*, vol. 9. *Rapport du* 26-1-1885).

Entretanto, dez anos depois, àqueles se juntam mais quatro bancos com capitais brasileiros: Banco Popular, Banco de Crédito Real de Pernambuco, Banco de Pernambuco e Banco Emissor de Pernambuco (Cf. *AMAE — CC — NOUVELLE SERIE* — vol. 74. *Rapport du* 21-6-1895).

agentes comerciais. Não é mesmo raro encontra-los em regiões bastante longínquas do sertão. Eles concedem geralmente créditos mediante um juro de 3 a 6%, mas como não dispõem sempre dos capitais necessários para ficar a descoberto das somas comprometidas, emitem letras de câmbio sobre os importadores. Os bancos ingleses descontam-nas, pois, para facilitar os negócios. Além dos agentes comerciais, os súditos ingleses são numerosos em Pernambuco; todos, ou quase, são comerciantes exportadores ou importadores (44). Apoiando-se em seus bancos, eles podem frequentemente vender suas mercadorias a um prazo de 90 dias da data da fatura, com uma comissão de 3% para o comissário (45).

* * *

5. — A INDÚSTRIA.

5.1. — *A concentração industrial no Recife.*

Por volta de 1860, a indústria era inexistente em Pernambuco. Um observador assim descreve a Exposição Industrial de Recife de 1866:

“un ébéniste français, sculpteur en bois, a exposé quelques meubles; une cloche et des coussinets de chemin de fer y représentaient une fonderie anglaise; les seuls produits vraiment brésiliens consistaient en ornements d'église brodés en or par les jeunes filles d'une maison de charité, dirigée par des soeurs françaises et des dentelles de fil, des mouchoirs brodés et des entre-deux” (46).

Além dessas atividades, mais artesanais do que industriais, funciona desde os anos de 1850 uma filatura de algodão que fabrica tecidos grosseiros para os sacos destinados à exportação de açúcar.

Vinte anos mais tarde, além dessa filatura de algodão, assinalam-se algumas máquinas a vapor distribuídas por 14 fábricas, serrarias, saboarias, fundições e manufaturas de cigarro. Tratam-se de

(44). — A presença inglesa sempre foi importante em Pernambuco. A fundação da Associação Comercial de Pernambuco, na década de 1820, ilustra bem esse fato: dos 26 fundadores, 13 pelo menos eram ingleses ou descendentes de ingleses. Cf. PINTO (Estevam), *op. cit.* p. 7.

Cf. também: FREYRE (Gilberto), *Ingleses no Brasil — Aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil* — Rio de Janeiro, Livraria José Olympio Editora, 1948, pp. 293 e sq.

(45). — AMAE — CC — PERNAMBOUC, vol. 9. *Rapport du 1-9-1883.*

(46). — AMAE — CC — PERNAMBOUC, vol. 8. *Rapport du 20-7-1866.*

duas máquinas de uma força média de dois cavalos que cortam e trituram o tabaco, de dois congeladores *CARRE* de uma força média de quatro cavalos, de duas máquinas para fabricar sabão de uma força média de quatro cavalos, de três serrarias a vapor de uma força de vinte cavalos e de cinco máquinas de vinte e cinco cavalos para fundir metais" (47).

Em 1879, por exemplo, a metade das importações de Pernambuco são constituídas de produtos textéis, de origem sobretudo francesa (48) e um quarto, de produtos alimentícios; as máquinas representam ainda uma partícula ínfima dessas importações (49).

O IBGE classifica as indústrias estabelecidas em Pernambuco da seguinte maneira:

- Tipo 1: extrativas de produtos minerais;
- Tipo 2: extrativas de produtos vegetais;
- Tipo 3: metalúrgicas;
- Tipo 4: mecânicas;
- Tipo 5: de transformação de minerais não metálicos.
- Tipo 6: de madeira e produtos similares;
- Tipo 7: de papel e papelão;
- Tipo 8: de óleos e de gorduras vegetais;
- Tipo 9: de couros e peles;
- Tipo 10: químicas e farmacêuticas;
- Tipo 11: textéis;
- Tipo 12: de roupas e calçados;
- Tipo 13: de produtos alimentícios;
- Tipo 14: de bebidas;
- Tipo 15: de construção civil;
- Tipo 16: de produção e distribuição de eletricidade e de gás.
- Tipo 17: de abastecimento de água e de esgoto;
- Tipo 18: diversas.

(47). — *AMAE — CC — PERNAMBOUC*, vol. 9. *Rapport du 15-11-1879*.

(48). — *Ibidem*.

(49). — Em relatório datado de 1-9-1883, o consul francês em Pernambuco fala de inúmeros produtos importados pelo mercado regional: carvão de pedra, cimento, cal, madeira, móveis, ferro, aço, máquinas e aparelhos, bacalhau, munições bélicas, animais, carne seca, manteiga, artigos de bijuteria, cabelos, crinas, penas, cutelaria, cobre e suas ligas, drogas e produtos químicos, frutas, relojoaria, instrumentos de música, marfim, legumes e farinha de trigo, fósforos, palha, cordoaria, perfumaria, papelaria, peles e couros, plantas e flores artificiais, chumbo, porcelana e cristais, chá, tecidos de algodão e de lã, fios de linho e de seda, carne salgada, conservas, óleos e asfalto (Cf. *AMAE — CC — PERNAMBOUC — vol. 9. Rapport du 1-9-1883*).

Nos quadros seguintes, por razões de espaço, a denominação de cada tipo de indústria é substituída pelo seu número de ordem na classificação acima.

NÚMERO DAS EMPRESAS INDUSTRIAIS INSTALADAS EM PERNAMBUCO (*) (50).

Tipo	Data de instalação					Totais
	Antes de 1900	1900 1909	1910 1919	1920 1929	1930 1940	
1	56	1	8	12	43	120
2	—	—	—	—	46	46
3	1	—	1	5	18	25
4	—	—	—	—	2	2
5	2	3	7	23	101	136
6	—	—	1	15	64	80
7	—	—	—	2	6	8
8	1	1	4	1	5	12
9	—	1	—	10	30	41
10	4	1	10	13	36	64
11	8	2	5	20	48	83
12	1	2	7	18	134	162
13	31	17	30	116	544	738
14	2	2	3	4	70	81
15	—	—	2	12	19	33
16	1	—	10	79	50	140
17	6	3	10	15	40	74
18	—	—	1	—	8	9
Totais	113	33	99	345	1.264	1.854

(*) . — Não compreendidas 23 empresas cujas datas de instalação não foram declaradas.

CAPITAL INVESTIDO POR TIPO DE INDÚSTRIA EM PERNAMBUCO (em CR\$ 1.000) (51).

Tipo	Data de instalação					Totais
	Antes de 1900	1900 1909	1910 1919	1920 1929	1930 1940	
1	407	x	272	712(b)	1.365(c)	2.999
2	—	—	—	—	3.034(d)	4.536

(50). — FONTE: *Recenseamento Geral do Brasil de 1940. Série Regional — Parte IX. Pernambuco, Tomo 2, Censos Econômicos* Rio, IBGE, 1950, p. 203.

(51). — *Ibidem*, p. 204.

3	x	—	x	3.457(b)	5.453(c)	13.404
4	—	—	—	—	x	x
5	x	98	290	708	2.352	3.669
6	—	—	x	958	1.854	3.047
7	—	—	—	x	87(e)	14.469
8	x	x	1.291	x	342(c)	4.999
9	—	x	—	6.849	2.278(f)	9.143
10	7.888	x	318	2.640	1.872	13.275
11	152.937	x	20.109	61.978	22.143(f)	258.124
12	x	x	1.394	169	2.098	3.839
13	213.689	27.569	75.704	87.896	102.499	508.321
14	x	x	2.219	x	9.153	13.385
15	—	—	x	1.072	569 (f)	1.860
16	x	—	89.139	13.928	6.026(f)	125.419
17	2.104	x	3.757	3.835	2.816	12.616
18	—	—	x	x	x	x
Totais						
parciais	377.025	27.667	194.493	184.202	163.941	993.842

x — Resultado omitido para evitar a individualização de informações .

- (a) — Todos os dados omitidos estão compreendidos nesses totais, incluindo os capitais das 23 empresas cujas datas de instalação não foram declaradas; esses capitais se elevam a 2.192.000 cruzeiros.
- (b) — Não compreendidos os capitais de 1920 a 1924.
- (c) — Não compreendidos os capitais de 1930 a 1934.
- (d) — Não compreendidos os capitais de 1930 a 1939.
- (e) — Não compreendidos os capitais de 1930 a 1934 e de 1940.
- (f) — Não compreendidos os capitais de 1940.

Concentrada sobretudo no setor dos bens de consumo, a indústria pernambucana conhece durante a Primeira República um inegável progresso. A revolução tecnológica ocorrida na produção açucareira do Estado provoca em Recife uma aceleração das atividades comerciais e industriais; os engenhos centrais e as usinas estimulam a fabricação no Recife não somente de certos tipos de material ligeiro para manutenção de suas máquinas como também de produtos textéis para ensacar o açúcar. Além disso, o crescimento da população provoca o aumento do consumo, sobretudo o consumo de alimentos e de textéis. Enfim, o progresso industrial do Sudeste brasileiro se reflete também no Nordeste, estimulando o aparecimento de fábricas, frequentemente simples filiais de empresas cuja direção está sediada no Sudeste ou no estrangeiro.

As razões da concentração industrial em Recife parecem simples; um grande porto que atrai todo o comércio exportador e im-

portador, operações financeiras concentradas na capital regional, um mercado de consumo em rápida expansão, um interior desprovido de indústrias, formando assim um mercado suplementar, uma rede de transporte em forma de leque e cujo centro é formado pela cidade, um imenso reservatório de mão-de-obra barata, inchado pela abolição dos escravos e pelo êxodo rural.

* *
*

6. — CONCLUSÃO.

A Primeira República é um período muito importante para a história contemporânea do Brasil porque ele marca a transição entre duas épocas: a era pré-industrial e a era industrial.

A economia monocultora e mono-exportadora constitui o setor econômico dominante, mas a acumulação capitalista que decorre da exportação do café torna pouco a pouco possível a criação de um parque industrial moderno no Sudeste do país.

A transição é caracterizada também pelas relações entre o Brasil e o mundo capitalista ocidental, em razão dos acontecimentos internacionais da época. De um lado, a nova distribuição internacional do trabalho provocada pela expansão do capitalismo financeiro nos fins do século XIX leva o Brasil a se tornar um grande produtor de gêneros tropicais. Por outro lado, a penetração do capital estrangeiro no Brasil contribui de uma maneira decisiva para a modernização de numerosos setores da infra-estrutura nacional, vias de comunicação, reformas urbanas nos grandes centros, reconstrução de portos, para citar somente alguns.

Finalmente, as crises e os conflitos europeus coincidindo com uma prosperidade brasileira generalizada, aceleram o progresso da indústria nacional através do processo da substituição de importações. Durante esse período, o papel desempenhado pelas grandes cidades torna-se importante. Embora a população brasileira aumente lentamente, o êxodo rural é intenso; as cidades são superlotadas pelo excesso de população, que se torna um reservatório de mão-de-obra barata para as atividades industriais, no momento mesmo em que se assiste ao aparecimento de um mercado inferior para os produtos manufaturados.

Entretanto, o desenvolvimento nacional é desigual e desequilibrado. Os polos de desenvolvimento continuam a se deslocar para o Sudeste e as antigas províncias do Nordeste são quase condenadas à estagnação econômica. Exceto o efêmero surto de riqueza na re-

gião Norte provocado pela exploração da borracha, não há nada de comparável no plano econômico entre as duas grandes partes do país, o Sul e o Norte.

Ao nível regional e nodestino, as modificações, embora notáveis, são de caráter diferente daquelas ocorridas na parte sul do país e no extremo norte. O progresso econômico atinge somente algumas grandes cidades onde está sediada a burguesia industrial e financeira que dirige todo o sistema econômico. Neste sentido, a mudança existe apenas dentro da classe dirigente regional: a modernização do setor industrial da produção açucareira provoca o desaparecimento progressivo da importância dos antigos senhores de engenho em benefício dos usineiros, dos banqueiros e dos industriais.

Em Pernambuco, o fracasso dos engenhos centrais, que representam uma tentativa limitada de democratizar por etapas o setor dominante da economia, acentua o caráter autoritário e centralizador do sistema econômico regional. As usinas não trazem, pois, a modernização das estruturas econômicas regionais; somente o controle do mecanismo da produção, repetamo-lo, muda e essa mudança não representa, aparentemente, um fator de progresso social e político para a região.

Entretanto, em consequência de investimentos mais maciços na economia açucareira, a infra-estrutura de Recife é parcialmente modernizada, o que facilita um relativo surto industrial local, sem que isso constitua uma ruptura da dependência econômica regional face ao Sudeste brasileiro.

Em Pernambuco, a Primeira República constitui também o período em que o sistema usineiro se consolida e impede as reformas estruturais e a diversificação da produção econômica; isso determina, em grande parte, o atraso econômico regional e constitui uma das principais causas para o subdesenvolvimento crônico atual do conjunto do Nordeste.

* *
*

INTERVENÇÕES.

Da Prof.^a *Alice Canabrava* (FCEA/USP).

Disse:

“Li com grande interesse o seu trabalho: grande interesse pela problemática colocada, que me lembra o modelo da sociedade dual de Jacques Lambert. Gostaria de conhecer as origens dessa burguesia

atuante que comanda o desenvolvimento econômico da área estudada: onde se recrutaram os seus elementos?"

*

Da Prof.^a *Helga I.L. Piccolo* (UFRGS).

Pergunta:

"1. — Qual a área de influência de Recife, *como centro polarizador* do Nordeste, em relação ao problema das migrações rurais?

2. — O problema focado por Fernando Henrique Cardoso da 'instabilidade' do empresário industrial, ou seja, a frequente mudança industrial, *se verifica no Recife, no período estudado?*"

* * *

*

RESPOSTAS DO PROFESSOR GADIEL PERRUCCI.

À Prof.^a *Alice Piffer Canabrava*.

"1). — *Sobre o modelo da sociedade dual.*

Acredito que na perspectiva dualista há um preconceito ainda bem generalizado hoje em dia no Brasil. Na verdade, a idéia da separação estática da economia brasileira em dois setores que se desenvolvem paralela e independentemente um do outro parece-me falsa e, nesse sentido, nego a existência de um dualismo brasileiro.

Da mesma forma que, na época colonial, não houve isolacionismo do sertão nordestino em relação à zona açucareira do litoral — antes sertão e litoral se complementavam num esquema de distribuição de funções econômicas solidárias dentro de um mesmo sistema — Nordeste e Sudeste brasileiros a partir do século XIX até nossos dias, formam um mesmo sistema interdependente em que a zona dominante, no caso o Sudeste, exerce uma forte polarização econômica sobre a outra, como também a condiciona a não ultrapassar os limites do seu papel de fonte de mão-de-obra barata e de mercado consumidor para os seus produtos industrializados.

Em realidade, não há nenhum processo de dualismo, pelo menos no que diz respeito ao conceito de dualismo discutido pelos historiadores, na evolução brasileira, a partir do século XIX.

2). — *Sobre as origens da burguesia usineira.*

Na verdade, a resposta a essa questão ainda é difícil atualmente, pelo menos em termos quantitativos, desde que nenhuma pesquisa

histórica até hoje se preocupou com o problema. Estamos começando uma pesquisa na Universidade Federal de Pernambuco sobre as transformações da indústria açucareira nordestina dos fins do século XIX e é provável que a questão levantada possa ser esclarecida devidamente. Por enquanto, apenas posso sugerir algumas hipóteses. Assim, do que pude observar até agora, parece-me que pelo menos três são as origens da burguesia usineira: parte é contribuição dos próprios senhores de engenho que se reconvertem à nova realidade, parte vem dos comerciantes e financistas do açúcar sediados em Recife e parte é de origem estrangeira, principalmente representada por administradores das sociedades anônimas que se formavam na Europa para o estabelecimento dos engenhos centrais .

*

À Prof.^a Helga I.L. Piccolo.

Responde:

“1). — De um modo geral, todo o Nordeste agrário e urbano, excluída a área de influência direta de Salvador e mais tarde de Fortaleza. De um modo mais particular, a zona da mata, principalmente ao norte do Recife .

2). — Não conheço nenhuma pesquisa sobre o assunto relativo a Recife. Fernando Henrique Cardoso estuda a indústria do Sudeste, cujo processo de formação e estruturação não pode ser estendido ao Nordeste apenas por analogia. Preferiria, portanto, ser prudente no assunto, embora reconheça que as empresas industriais do Recife sempre se caracterizaram pelo seu fechamento em torno de famílias e cujo capital era aberto apenas formalmente. De qualquer maneira, podem ser assinaladas diversas indústrias que têm permanecido nas mãos de certas famílias por longo tempo, se bem que, recentemente, talvez com o advento da SUDENE, a tendência possa não mais se verificar.